

INFRASTRUKTURA

podziemna miast

tekst: **JAN MAREK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **NBI MEDIA**

22 i 23 października 2014 r. we Wrocławiu odbyła się XII Międzynarodowa Konferencja *Infrastruktura podziemna miast*. Dyskutowano o takich budowach podziemnych, jak tunele (drogowe, kolejowe oraz metro), przewody infrastruktury sieciowej, garaże i przejścia dla pieszych. Analizowano możliwości wykorzystania przestrzeni podziemnej w planowaniu i modernizacji miast.

Uczestników konferencji powitał prof. Cezary Madryas, prorektor ds. rozwoju Politechniki Wrocławskiej. „Wrocław kwalifikuje się do budowy metra choćby z racji wysokiego stopnia uciążliwości komunikacyjnych oraz liczby mieszkańców. Podczas jednego ze spotkań wóldarzy miasta z naukowcami został obalony mit o niedogodnych warunkach gruntowych. Ten pogląd już przestaje funkcjonować w środowisku wrocławskich inwestorów. Wciąż jednak jeszcze pokutuje przekonanie o wyższych kosztach budowy metra, ale – mam nadzieję – i ten mit, biorąc pod uwagę korzyści społeczne, zacznie tracić na znaczeniu” – powiedział profesor Madryas.

Zanim jednak rozpoczęły się tematyczne wystąpienia, prorektor ds. badań naukowych i współpracy z gospodarką prof. Eugeniusz Rusiński przedstawił gościom najważniejsze osiągnięcia naukowców z Politechniki Wrocławskiej.

Jednym z impulsów dla organizatorów konferencji było rozpoczęcie prac studialnych dotyczących budowy metra we Wrocławiu. Stąd m.in. obecność prezydenta miasta, Rafała Dutkiewicza, absolwenta PW. „Chociaż nie wiemy, kiedy powstanie, to mam nadzieję, że podziemna infrastruktura Wrocławia będzie kiedyś uzupełniona o metro” – podkreślił prezydent Dutkiewicz podczas otwarcia konferencji.

Jako pierwszy o rozwiązaniach duńskiej komunikacji mówił Søren Degn Eskesen,

prezydent International Tunneling and Underground Space Association (ITA-AITES).

O budowie warszawskiego metra opowiadał Jerzy Lejk, prezes Metra Warszawskiego. Zwrócił m.in. uwagę na niezwykle istotny fakt wyznaczenia strefy wpływu budowy metra na otaczające budynki. Dla wszystkich obiektów w strefie zostały sporządzone specjalne karty (zawierające informacje techniczne), dzięki którym łatwo jest ustalić, na ile prace związane z budową metra miały wpływ na ich późniejszy stan techniczny.

Marek Żabiński z Biura Rozwoju Wrocławia przedstawił plany budowy metra w stolicy Dolnego Śląska. Spośród trzech wypracowanych wariantów najbardziej optymalny byłby taki, w którym długość linii metra wyniosłaby ok. 31 km, a metro posiadało 36 stacji. Mogłoby ono stanowić doskonałe uzupełnienie bezkolizyjnego szynowego transportu w mieście. Na razie jednak, jak wynika ze statystyk, najchętniej korzystamy z własnego transportu samochodowego.

O metrze we Wrocławiu myślano już 80 lat temu, ale wówczas zrezygnowano z pomysłu z powodów geologicznych. Dziś wydaje się, że przeszkód, poza kosztowymi, nie ma. Zdaniem prof. Andrzeja Żelaźniewicza z PAN, zejście poniżej 20–25 m pozwoliłoby uniknąć problemów geologicznych.

Po raz pierwszy w Polsce konferencji towarzyszyła sesja naukowa i posiedzenie ITACUS, którym przewodniczył prezydent tej Organizacji, Haan Admiraal z Holandii. Tematyka sesji była poświęcona możliwościom niekonwencjonalnego zagospodarowania przestrzeni podziemnej w miastach. W obradach wzięło udział ponad 100 osób z kraju i zagranicy, w tym liczni studenci i doktoranci.

Konferencja odbywała się pod patronatem ITA-AITES, European Forum on Underground Construction (EFUC) oraz Rektora Politechniki Wrocławskiej. W Komitecie Honorowym konferencji zasiadli: In-Mo Lee, prezydent ITA-AITES (Korea), Rolf Bielecki, prezydent EFUC (Niemcy) oraz Tadeusz Więckowski, rektor Politechniki Wrocławskiej.

W konferencji uczestniczyło ponad 220 specjalistów, którzy przyjechali do Wrocła-



Prof. dr hab. inż. Cezary Madryas



Søren Degn Eskesen, prezydent ITA-AITES



Prof. dr hab. inż. Anna Siemińska-Lewandowska



Jerzy Lejk, prezes zarządu Metro Warszawskie Sp. z o.o.

wia z Japonii, Korei, Niemiec i Polski. Goście zwiedzili wystawę produktów firmy wykonawczych i projektowych.

Konferencja mogła się odbyć dzięki wsparciu sponsorów, którymi byli: HOBAS System Polska Sp. z o.o., Herrenknecht AG, Metro Warszawskie Sp. z o.o., Górażdże Cement SA, Betonstal Sp. z o.o., ZPB Kaczmarek, Blejkan, MC Bauchemie, Viacon Polska Sp. z o.o., PA Nova, Barthauter, Amiantit Polska Sp. z o.o., Dolnośląska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa.

W drugim dniu konferencji odbyła się uroczysta kolacja w ratuszu na rynku we Wrocławiu.

